

INVESTIGACIÓN SOBRE ESTACIONAMIENTO CON RESPECTO A VIVIENDAS ECONÓMICAS



Folleto #2: Comprendiendo la Demanda del Estacionamiento en Viviendas Económicas

INTRODUCCIÓN

Para entender las condiciones del estacionamiento que existen en las viviendas económicas de hoy, la Ciudad de San Diego realizó una encuesta con residentes sobre el número de vehículos disponibles a cada familia, el uso de vehículos, las normas de viajes, el número de personas por familia y las características demográficas de los residentes de cada vivienda. Se usaron las características contextuales de las viviendas (en cuanto a los usos de tierras y el transporte público) para preparar una descripción de cada sitio residencial, y se identificó y se estudió la situación del estacionamiento dentro y fuera de cada sitio residencial. Aproximadamente 2,400 copias del cuestionario de la encuesta fueron distribuidas a 32 sitios de viviendas económicas. El 49% fue entregado con respuestas a los investigadores, de los cuales se analizaron 875 cuestionarios de 21 sitios residenciales distintos. Los resultados del análisis forman una base para evaluar los posibles cambios a las normas de estacionamiento que serán aplicadas a las viviendas económicas en el futuro.

CONCEPTOS CLAVES

Para entender la demanda del estacionamiento que existe en las viviendas económicas, la investigación procuró cuantificar los autos, camiones y motocicletas asociados con cada vivienda, incluyendo aquellos arrendados, alquilados o obtenidos a través del empleo. El resultado de esta cuantificación se denominó «acceso a vehículos por familia». Es importante saber el número de vehículos disponibles a cada familia ya que la cantidad de estacionamiento necesario será casi igual. Además, la investigación tomó en cuenta la necesidad de tener estacionamiento para empleados de los sitios residenciales y visitantes. Aunque el acceso a vehículos es un factor importante al determinar el estacionamiento necesario, también se examinaron otros factores, como la distancia al transporte público y el carácter peatonal de la comunidad. Se descubrió que estos factores ejercen influencia en la demanda del estacionamiento y deben ser considerados al establecer normas de estacionamiento. También es importante considerar los siguientes factores: las consecuencias medioambientales, las características de la comunidad y las metas deseadas de las políticas de estacionamiento.

NORMAS BÁSICAS DE ESTACIONAMIENTO DE LA CIUDAD DE SAN DIEGO

CLASE DE VIVIENDA	ESTACIONAMIENTO BÁSICO	ZONA DE TRANSPORTE PÚBLICO O MUY BAJOS INGRESOS	ZONA DE ESTACIONAMIENTO IMPACTADO
Viviendas Unifamiliares			
Vivienda individual	2 por vivienda	n/a	n/a
Vivienda individual para los de la tercera edad	1 por vivienda	n/a	n/a
Viviendas Multifamiliares			
Estudio máximo de 400 pies cuadrados	1.25 por vivienda	1.0 por vivienda	1.5 por vivienda
1 recámara / estudio de más de 400 pies cuadrados	1.5 por vivienda	1.25 por vivienda	1.75 por vivienda
2 recámaras	2.0 por vivienda	1.75 por vivienda	2.25 por vivienda
3-4 recámaras	2.25 por vivienda	2.0 por vivienda	2.5 por vivienda
5+ recámaras	2.25 por vivienda	2.0 por vivienda	2.5 por vivienda
Pensiones	1.0 por residente	0.75 por residente	1.0 por residente
Hostales (alojamiento y comida)	1.0 por 2 huéspedes	1.0 por 2 huéspedes	1.0 por 2 huéspedes
Residencias de asistencia médica (6 personas o menos)	1 por 3 camas o por permiso	1 por 4 camas o por permiso	1 por 3 camas o por permiso
Viviendas provisionales (6 personas o menos)	1 por 3 camas o por permiso	1 por 4 camas o por permiso	1 por 3 camas o por permiso
Viviendas con usos secundarios: tiendas	2.5 por 1,000 pies cuadrados	2.5 por 1,000 pies cuadrados	2.5 por 1,000 pies cuadrados
Viviendas con usos secundarios: establecimientos de comida y bebidas	5 por 1,000 pies cuadrados	5 por 1,000 pies cuadrados	5 por 1,000 pies cuadrados

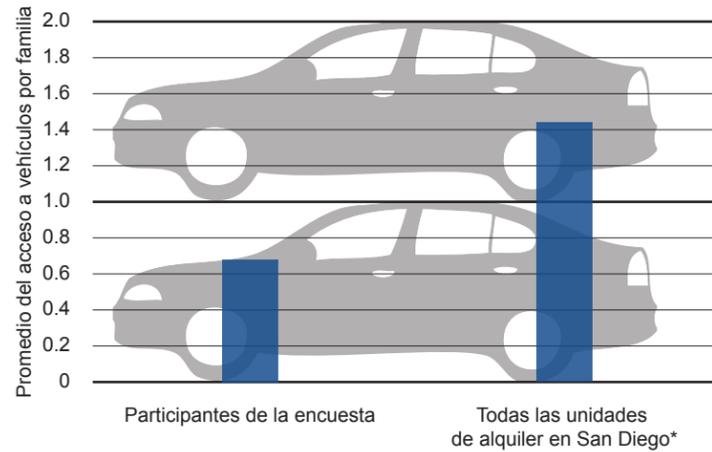
Fuente: Código Municipal de San Diego, Capítulo 14, Artículo 2, Sección 5

Resultados de la Encuesta de los Residentes de Viviendas Económicas

PROMEDIO DEL ACCESO A VEHÍCULOS POR FAMILIA

Los residentes de viviendas económicas no requieren como promedio tanto estacionamiento como se requiere típicamente para los apartamentos en San Diego, la cual puede ser motivos para justificar normas alternativas del estacionamiento.

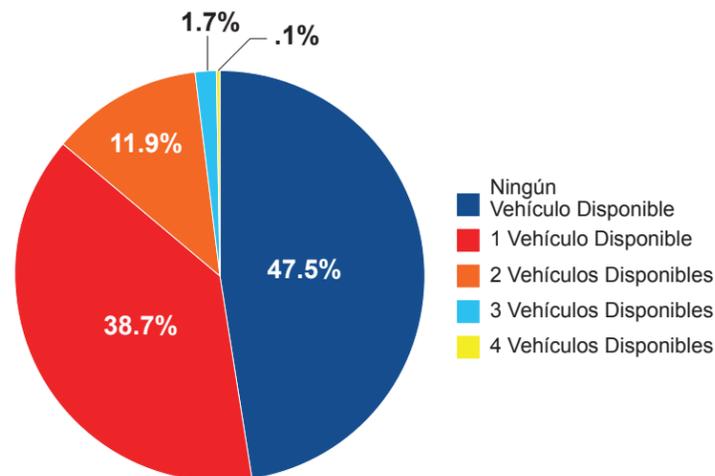
Los resultados de la investigación muestran que el nivel promedio del acceso familiar a vehículos entre los participantes de la encuesta es casi la mitad del nivel promedio de los residentes de todas las unidades de alquiler en San Diego.*



*Fuente: 2005-2009 U.S. Census American Community Survey

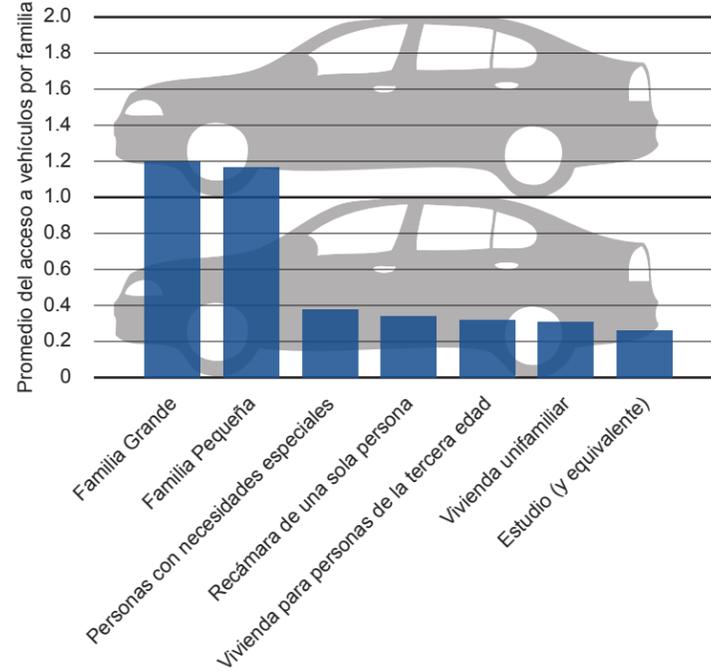
DISTRIBUCIÓN DEL ACCESO A VEHÍCULOS POR FAMILIA

Casi la mitad de los participantes de la encuesta no tenían vehículo, y el 38.7% tenía un solo vehículo. Solamente el 13.7% de las familias tenían más de un vehículo.



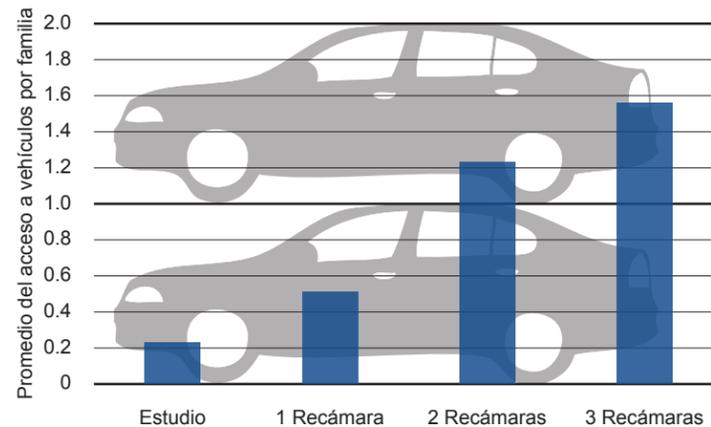
PROMEDIO DEL ACCESO A VEHÍCULOS POR FAMILIA DE ACUERDO CON LA CLASE DE VIVIENDA

El promedio del acceso a vehículos por familia asociado con las viviendas económicas para familias grandes y pequeñas suele ser más alto que el de las otras clases de vivienda.



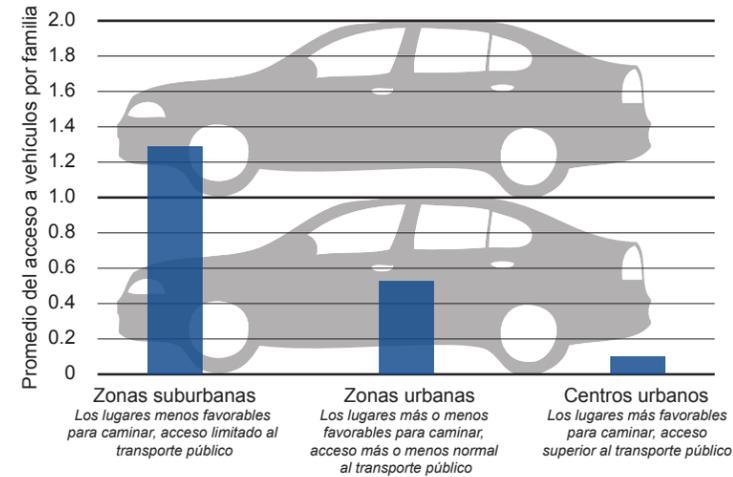
PROMEDIO DEL ACCESO A VEHÍCULOS DE ACUERDO CON EL TAMAÑO DE LA VIVIENDA

Las viviendas grandes, según el número de recámaras, suelen tener más residentes, más conductores y mayor disponibilidad a vehículos.



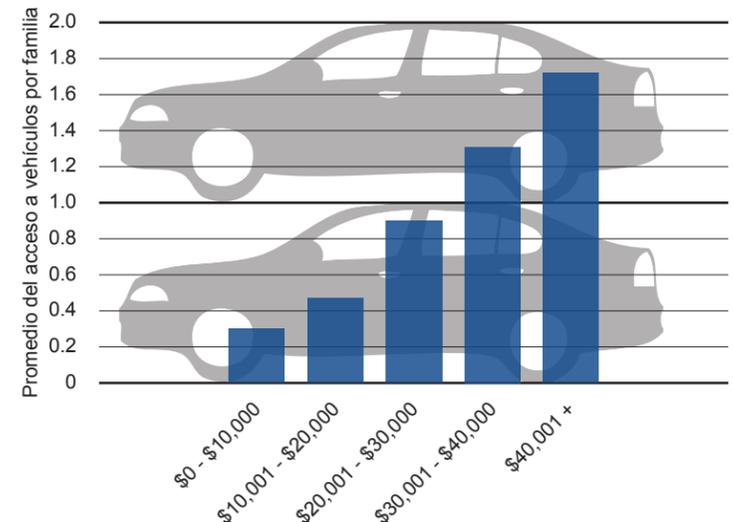
PROMEDIO DEL ACCESO A VEHÍCULOS POR FAMILIA DE ACUERDO CON EL USO DE TIERRAS Y DE TRANSPORTE DISPONIBLE

El carácter comunitario puede influir el número de residentes en viviendas económicas que poseen vehículos porque la gente tal vez no necesita los coches si puede tomar tránsito o caminar a sus destinos. Los resultados de la encuesta muestran que el promedio del acceso a vehículos por familia es más alto en los lugares menos peatonales o en lugares sin acceso al transporte público. Siguiendo los factores combinados como la utilización de la tierra y el sistema de transportación, las áreas suburbanas tienen el mayor promedio del acceso a vehículos, mientras tanto las áreas en centros urbanos tienen el más bajo. Las áreas intermedias se encuentran entre los dos extremos.



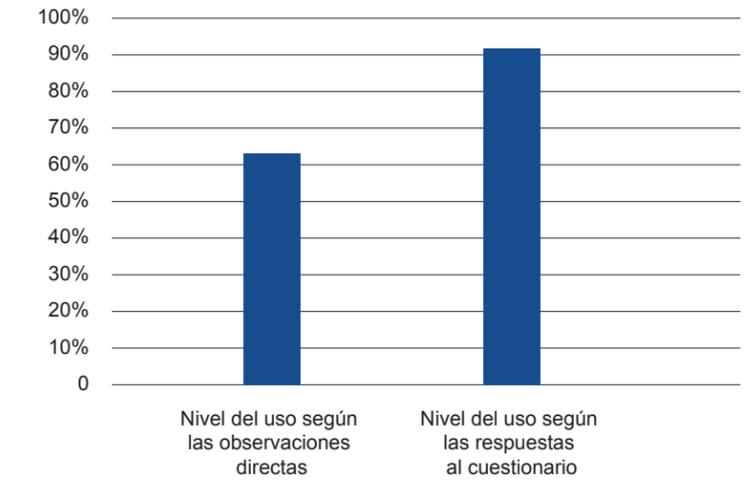
PROMEDIO DEL ACCESO A VEHÍCULOS DE ACUERDO CON EL INGRESO FAMILIAR

El acceso a vehículos es mayor para las familias con mayores ingresos anuales.



USO DEL ESTACIONAMIENTO

Por lo general, casi todas las viviendas económicas involucradas en la encuesta tienen estacionamiento de sobra. Los datos sobre el uso del estacionamiento dentro de los sitios residenciales indican que se usa el estacionamiento a niveles por debajo de los indicados por las respuestas al cuestionario. Esto puede ser atribuido a que se juntaron los datos en un solo punto de tiempo mientras tanto la encuesta se basó en la experiencia combinada de los residentes. Por lo general, este hecho indica que hay demasiado estacionamiento.



RESULTADOS ADICIONALES

- El promedio del acceso a vehículos en las viviendas económicas baja cuando hay un mayor porcentaje de residentes mayores de 65 años de edad. Sin embargo, no se considera significativa esta correlación porque las viviendas económicas para los de la tercera edad suelen tener menos recámaras y suelen tener más residentes mayores de 65 años de edad.

FACTORES QUE CONSIDERAR AL ESTABLECER POLÍTICAS

- Cuando se están estableciendo las normas de estacionamiento, es importante considerar los factores interrelacionados que afectan la demanda del estacionamiento (e.g., las clases de vivienda, el tamaño de las viviendas, la localización y la accesibilidad peatonal).
- Deben tener prioridad los factores inconfundibles y apreciables que típicamente se evalúan durante el proceso de revisión de proyectos propuestos de urbanización (e.g., tamaño o localización).



ESTRATEGIAS PARA SATISFACER LA DEMANDA DEL ESTACIONAMIENTO EN VIVIENDAS ECONÓMICAS

ESTRATEGIA	CIUDAD	DETALLES
Reducción del nivel de estacionamiento requerido para viviendas económicas	Los Angeles, CA	Reducción de hasta un 50% del estacionamiento normalmente requerido a favor de viviendas económicas
	San Leandro, CA	Reducción de un 25% del estacionamiento normalmente requerido a favor de viviendas económicas
	Santa Barbara, CA	Límite de 1 espacio de estacionamiento por 1 vivienda económica
	Pasadena, CA	Reducción de un 25% del estacionamiento normalmente requerido a favor de viviendas económicas
	Boulder, CO	Reducción del nivel mínimo de estacionamiento requerido según la cantidad de viviendas económicas construidas dentro del sitio de proyecto
	Denver, CO	Reducción de un 25% del estacionamiento normalmente requerido a favor de viviendas económicas
	Eugene, OR	0.67 de un espacio de estacionamiento por cada recámara habitable en una vivienda económica o 3 espacios totales por cada vivienda, cualquier sea lo más grande según el número total de viviendas disponibles
Reducción del nivel de estacionamiento requerido para viviendas de los de la tercera edad	Berkeley, CA	Reducción de un 75% del estacionamiento normalmente requerido a favor de viviendas para los de la tercera edad o para los discapacitados
	San Leandro, CA	Reducción de un 50% del estacionamiento normalmente requerido a favor de viviendas para los de la tercera edad o para los discapacitados
Reducción del nivel de estacionamiento requerido para viviendas económicas cerca del transporte público	Los Angeles, CA	Reducción del nivel mínimo de estacionamiento a 1 espacio por vivienda a favor de proyectos no más de 1,500 pies del transporte público y con 3 recámaras o menos por vivienda
	Portland, OR	Eliminación del nivel mínimo de estacionamiento requerido a favor de sitios no más de 500 pies del transporte público con servicio de cada 20 minutos
	San Leandro, CA	Mayores reducciones de estacionamiento requerido a favor de viviendas económicas y/o viviendas para los de la tercera edad o para los discapacitados cerca del transporte público
	Santa Clara, CA	Reducción de un 25% del estacionamiento requerido a favor de viviendas económicas de proyectos de uso mixto cerca de estaciones de transporte público o participando en un plan para la gestión de la demanda de transportación
	Seattle, WA	Reducción de un 20% del estacionamiento requerido a favor de proyectos no más de 80 pies de una estación de transporte público
Reducción del nivel de estacionamiento para viviendas económicas en lugares particulares	Seattle, WA	Reducción del estacionamiento requerido en zonas urbanizadas
	Pasadena, CA	Requisitos de estacionamiento alternativos a favor de proyectos con viviendas económicas en distritos de estacionamiento regulado
Límite del estacionamiento permitido para viviendas económicas	Seattle, WA	Límite de 1 espacio de estacionamiento por 2 viviendas unifamiliares económicas

NIVEL MÍNIMO DE ESTACIONAMIENTO POR VIVIENDA DE PROYECTOS MULTIFAMILIARES

Ciudad	Estudio	Estudio Económico	De 1 Recámara	De 1 Recámara Económica	De 2 Recámaras	De 2 Recámaras Económicas	De 3 Recámaras	De 3 Recámaras Económicas
Boulder, CO	1.0/Vivienda	1.0/Vivienda	1.0/Vivienda	1.0/Vivienda	1.0/Vivienda	1.0/Vivienda	1.5/Vivienda	1.0/Vivienda
Eugene, OR	1.0/Vivienda	0.67 por cada recámara	1.0/Vivienda	0.67 por cada recámara	1.5/Vivienda	0.67 por cada recámara o 3 espacios totales por vivienda	1.5/Vivienda	3 espacios totales por vivienda
Denver, CO	1.0/Vivienda	0.8/Vivienda	1.0/Vivienda	0.8/Vivienda	1.25/Vivienda	1.0/Vivienda	1.5/Vivienda	1.0/Vivienda
Long Beach, CA	1.0/Vivienda	Según el Distrito	1.5/Vivienda	Según el Distrito	2.0/Vivienda	Según el Distrito	2.0/Vivienda	Según el Distrito
Los Angeles, CA	1.0/Vivienda	1.0/Vivienda*	1.0/Vivienda	1.0/Vivienda*	1.5/Vivienda	1.0/Vivienda*	2.0/Vivienda	1.5/Vivienda*
Pasadena, CA	1.0/Vivienda	1.0/Vivienda	2.0/Vivienda	1.0/Vivienda	2.0/Vivienda	2.0/Vivienda	2.0/Vivienda	2.0/Vivienda
San Leandro, CA	1.25/Vivienda	1.0/Vivienda	1.25/Vivienda	1.0/Vivienda	1.25/Vivienda	1.0/Vivienda	1.5/Vivienda	1.0/Vivienda
Santa Barbara, CA	1.25/Vivienda	1.0/Vivienda	1.5/Vivienda	1.0/Vivienda	2.0/Vivienda	1.0/Vivienda	2.0/Vivienda	1.0/Vivienda
Santa Clara, CA	1.0/Vivienda	0.75/Vivienda**	1.0/Vivienda	1.0/Vivienda**	2.0/Vivienda	1.5/Vivienda**	2.0/Vivienda	1.5/Vivienda**
Seattle, WA	1.0/Vivienda	Según el Distrito	1.0/Vivienda	Según el Distrito	1.0/Vivienda	Según el Distrito	1.0/Vivienda	Según el Distrito

* = si está cerca de una estación de transporte público / ** = si existe un plan para la gestión de la demanda de transportación